

小施策評価シート (平成 28 年度実績評価)

施策コード	27	施策名	交通環境の構築	
小施策コード	27-1	小施策名	総合交通計画の推進	
小施策 主管課等コード	087000	小施策 主管課等名	交通政策課	
評価責任者名	千田 敏		内線番号	2760
評価シート作成者名	藤原 司		内線番号	2761

Step 1 施策目標の達成状況

まちづくり指標	目指す 方向	単位	25年度 実績 (当初値)	27年度 実績	28年度 実績	31年度 目標値	36年度 目標値
平日の主要幹線道路の混雑度	↓	割合	1.11	1.04	1.03	1.09	1.08
交通の手段分担率の変化（自動車）	↓	%	59.3	63.9	64.7	56.0	53.0
交通の手段分担率の変化（バス，鉄道）	↑	%	14.7	12.5	12.6	17.0	19.0
交通の手段分担率の変化（徒歩，自転車など）	↑	%	26.0	23.6	22.7	27.0	28.0
1日当たりのバス・鉄道利用者数	↑	人	71,962	76,192	75,191	74,400	74,600

(↑：数値を上げていくことを目標とする指標， ↓：数値を下げていくことを目標とする指標， →：数値を維持することを目標とする指標)

Step 2 小施策の全体像

小施策の概要等（構成事業は別紙ロジックモデルシートのとおり）

対象（誰（何）を対象として行うのか）	意図（対象をどのようにしたいのか）
各交通手段	総合的な交通体系が確立される。
利用者	快適に移動できる。
幹線道路等	利用者が快適に移動できる。
現状と課題	公共交通や自転車は、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減などにつながるとともに、高齢者をはじめとする交通弱者にとってなくてはならない身近な交通手段であることから、その役割を踏まえた交通環境の構築が課題となっている。
取組の方向性	円滑な交通環境を構築するために、鉄道やバスなどの各交通手段と道路などの交通基盤を総合的に捉えた「ひと・まち・環境」にやさしい総合的な交通体系の構築を進める。

Step 3 小施策指標の推移

小施策の指標	目指す方向	単位	25年度実績 (当初値)	27年度実績	28年度実績	31年度目標値	36年度目標値
まちづくり評価アンケート調査「快適に移動できる」と答えた市民の割合	↑	%	43.9	42.9	43.4	46.7	49.5

（↑：数値を上げていくことを目標とする指標， ↓：数値を下げていることを目標とする指標， →：数値を維持することを目標とする指標）

Step 4 市民ニーズの把握

公共交通や自転車の利用促進を進めている中において、まちづくり評価アンケート調査の「快適に移動できる街であると思うか」に対する回答では、自転車及びバス移動の快適性が低いと感じている回答の割合が、他の移動手段に比べ多かったことから、円滑な交通環境の構築に向けた一層の施策の推進が求められている。

（参考）

回答区分は、①とても快適に移動できる、②どちらかといえば快適、③どちらともいえない、④どちらかといえば快適に移動できない、⑤全く快適に移動できない、⑥不明

- ・ バス ⇒ ①②の計39.0%、③27.8%、④⑤の計28.9%、⑥4.3%
- ・ 自動車 ⇒ ①②の計52.8%、③28.5%、④⑤の計13.0%、⑥5.6%
- ・ 自転車 ⇒ ①②の計32.2%、③33.8%、④⑤の計23.7%、⑥10.2%
- ・ 徒歩 ⇒ ①②の計49.7%、③28.9%、④⑤の計16.4%、⑥5.0%

Step 5 役割分担分析

1 各主体の役割の状況

		役割の内容	役割分担 比率 (%)
各主体の 役割の状況	市	幹線道路等の整備を推進するとともに、移動手段をマイカー利用から公共交通や自転車利用へ転換を図る。	35
	国・県・ 他自治体	幹線道路等の整備を推進するとともに、移動手段をマイカー利用から公共交通や自転車利用へ転換を図る。	25
	市民・ NPO	過度な自家用車の利用は、できるだけ控え、公共交通や自転車を利用した移動に努める。	15
	企業・ その他	<ul style="list-style-type: none"> 旅客運送や貨物運送を除く一般業務においては、過度な事業所の自家用車利用は、できるだけ控え、公共交通や自転車を利用した移動に努める。 従業員の通勤方法について、通勤手当の配慮等も含め公共交通や自転車通勤への転換に努める。 	25

2 今後の市の役割の比重の方向性とその理由

- 市の役割の比重を拡大していくことを検討する
- 現状維持（現在の市の役割の比重を維持する）
- 市の役割の比重を縮小していくことを検討する

（理由）

幹線道路等の整備推進や渋滞対策は、引き続き国、県、市それぞれの分担と調整により取組む必要があるものであり、また、公共交通や自転車利用促進施策については、市民や企業等のへの呼び掛けなど、課題解決のためには、引き続き市が関わった取組を継続していく必要があると考えているため。

Step 6 前年度に分析した課題・改革改善案に対するアクション

1 平成28年度に分析した問題点・課題に対する改革改善案

- 都市計画道路変更事務では、県策定の盛岡広域都市圏道路網基本計画の道路網から外された都市計画道路南仙北滝沢線等に係る説明と合わせ、都市計画道路用地として確保された道路予定土地の今後の取扱いについて、地元懇談会等により意見を把握しながら、変更手続きの検討を進めること。
- 都市計画道路整備プログラム事務では、プログラムに示した整備予定路線の見直しを行うこと。
- 盛岡駅前周辺交通改善計画策定事務事業では、横断歩道廃止後の、歩行者の横断の実態調査を行い、警察に対し、実態調査の結果と、地元からの再設置要望を伝えながら、今後の対応方針について協議を進める。
- 地域型交通システム整備事業では、赤字バス路線「好摩直通線」について、利用の少ないバス停「玉山中学校校入口」から「好摩駅」間の利用者の増加のため、地元に対し利用の実態と廃止の危険性に係る情報も伝えながら、地元とともに利用促進策に取り組むこと。

2 1の改革改善案の実施状況

(A：着手済, B：平成29年度に着手(予定含む), C：未着手または見送り)

改革改善案	具体的な取組(予定)内容	状況
盛岡広域都市圏道路網基本計画の道路網から外された都市計画道路の変更手続きの検討を進める	都市計画道路の変更に伴う手続き等に必要で、周辺道路等への影響の把握について、検討を進めた。	A
プログラムに示した整備予定路線の見直しを行う	平成28年度は、平成29年度に公表を予定しているプログラムの見直し案を作成した。	A
盛岡駅前周辺交通改善計画策定事務事業では、横断歩道廃止後の、歩行者の横断の実態調査を行い、警察に対し、実態調査の結果と、地元からの再設置要望を伝えながら、今後の対応方針について協議を進める	協議の結果、警察は二段階方式の横断歩道の設置を決定し、平成28年9月末に整備が完了した。	A
「好摩直通線」について、地元に対し利用の実態と廃止の危険性に係る情報も伝えながら、地元とともに利用促進策に取り組むこと	バス路線維持のため、地域住民との懇談会を開催し、その内容を踏まえて利用しやすい運行内容に見直しを行った。	A

3 2で挙げた取組状況がCの場合、その原因

Step7 成果・問題点の把握

1 成果の把握と要因分析及び課題の設定

(1) 小施策の中で成果をあげた点

- 盛岡駅前周辺交通改善計画策定事務事業では、二段階方式の横断歩道の再設置が認められ、平成28年9月末の整備により、交通改善を図った。
- 地域型交通システム整備事業では、赤字バス路線「好摩直通線」について、利用しやすい運行時刻に見直しを行った。

(2) 成果をあげた要因

- 盛岡駅前周辺交通改善計画策定事務事業では、横断歩道廃止後の、歩行者の横断の実態調査を行い、警察に対し、実態調査の結果と、地元からの再設置要望を伝えながら、協議を進めた結果、二段階方式の横断歩道の再設置が認められたため。
- 地域型交通システム整備事業では、「好摩直通線」について、地元に対し利用の実態と廃止の危険性に係る情報も伝えながら、バス路線維持のため、地域住民との懇談会を開催し、その内容を踏まえてバス事業者と協議を行ったため。

(3) さらなる成果向上に向けた課題（課題がある場合に記載）

- ・ 盛岡駅前周辺交通改善計画策定事務事業では、駅舎と駅前広場やバスロータリーとの歩行者動線のバリアフリー化として、将来を見据え、ペDESTリアンデッキ（駅舎に接続する歩行者用高架通路）のような新たな施設の設置等の可能性も含め関係機関とともに引き続き研究していく必要がある。
- ・ 地域型交通システム整備事業では、赤字バス路線について、今後も地域住民の方々へ路線バス利用実態と路線廃止の危険性を周知しながら、バス利用促進に取り組む必要があるとともに、今後策定予定の地域公共交通網形成計画の中で施策の検証を行う必要がある。

2 問題点の把握と原因分析及び課題の設定

(1) 小施策における現状の問題点

- ・ 都市計画道路変更事務では、県策定の盛岡広域都市圏道路網基本計画の道路網から外された都市計画道路南仙北滝沢線等の一部では、あらかじめ水田等の土地改良事業で確保された道路予定地（創設換地）があるため、今後、その道路予定地についての取り扱い方針を定める必要がある。
- ・ 都市計画道路整備プログラム事務では、見直しを行ったが、今後は進捗を管理する必要がある。
- ・ 地域型交通システム整備事業では、赤字バス路線「好摩直通線」について、一時的には路線の廃止を回避できたが、その後も平均乗車密度が低く、国庫補助を受けるための基準値を満たすのが厳しい状況となりつつあるため、再び廃止の危機に陥る可能性がある。

(2) 現状の問題点が生じている原因

- ・ 都市計画道路変更事務では、都市計画道路南仙北滝沢線等が一部廃止となった場合の、確保済みの道路予定地の取扱い方針が未定であること。
- ・ 都市計画道路整備プログラム事務では、整備費の高騰や要望どおりの交付金の確保が困難等により、整備中の路線の進捗に遅れが生じる可能性があるほか、未着手路線への着手時期の見込みが立てにくくなるなどの影響が引き続き生じていること。
- ・ 地域型交通システム整備事業では、赤字バス路線「好摩直通線」において、特にバス停「玉山中学校入口」から「好摩駅」間の利用が少なく、国庫補助を受けられなくなる可能性の主な原因となっていること。

(3) 分析した原因の解決に向けた課題

- ・ 都市計画道路変更事務では、都市計画道路南仙北滝沢線等の都市計画道路用地として確保された土地について、都市計画道路廃止後の取扱い方針を定めながら、適切な時期を見据えて、変更手続きを進める必要があること。
- ・ 都市計画道路整備プログラム事務では、道路整備プログラムに示されている路線の整備手法の検討を行いながら事業費の圧縮や整備スケジュールの見直し等を図ること。
- ・ 地域型交通システム整備事業では、赤字バス路線「好摩直通線」について、地元とともに利用促進に継続して取り組むこと。

Step 8 小施策と構成事業の関係性

- 1 小施策との結び付きが弱い、もしくは他の事業と重複していると考えられる事業
該当事業なし。
- 2 1で記載した事業についてその理由
- 3 1で記載した事業の今後の方向性（案）（縮小・廃止・統廃合等）

Step 9 Step7, 8を踏まえた改革改善案

- ・ 都市計画道路変更事務では、県策定の盛岡広域都市圏道路網基本計画の道路網から外された都市計画道路南仙北滝沢線等に係る説明と合わせ、都市計画道路用地として確保された道路予定土地の今後の取扱いについて、地元懇談会等により意見を把握しながら、適切な時期を見据えて、変更手続きの検討を進めること。
- ・ 都市計画道路整備プログラム事務では、社会情勢等に応じたプログラムに示した整備予定路線の見直しを行うこと。
- ・ 地域型交通システム整備事業では、赤字バス路線「好摩直通線」について、利用の少ないバス停「玉山中学校入口」から「好摩駅」間の利用者の増加のため、地元に対し利用の実態と廃止の危険性に係る情報も伝えながら、引き続き、地元とともに利用促進策に取り組むこと。